



ILAESE

10 MOTIVOS PARA NÃO PRIVATIZAR O METRÔ

Trabalho elaborado por Gustavo Henrique Lopes Machado com colaboração de Eric Gil Dantas.

Revisão:

Diagramação:

INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS SÓCIO-ECONÔMICOS
(ILAESE)

Apresentação

Na presente cartilha pretendemos mostrar o que se oculta por traz da privatização da Linha 5-Lilás do Metrô de São Paulo. Diferentemente do que é anunciado pelos órgãos oficiais e divulgado pelos principais meios de comunicação, a preocupação dos governantes não é com a segurança, o custo e a qualidade dos serviços de transportes da maior cidade do Brasil. Pretendemos, portanto, esclarecer para o trabalhador paulistano os reais interesses e os principais beneficiados pela privatização em curso.

Esta cartilha é uma produção do ILAESE (Instituto Latino Americano de Estudos Sócio Econômicos) em parceria com o Sindicato dos Metroviários de São Paulo..

O conteúdo desta cartilha tem como público alvo aqueles que produzem toda a riqueza do país: os trabalhadores. As principais vítimas do descaso dos governantes com os serviços de transporte, cada vez mais precários.

Todas informações foram retiradas de relatórios oficiais devidamente indicados.

ÍNDICE

<u>Introdução.....</u>	<u>3</u>
<u>A privatização vai melhorar o serviço do metrô?.....</u>	<u>4</u>
<u>Governo investe mais na linha que quer privatizar.....</u>	<u>7</u>
<u>De olho no lucro do metrô.....</u>	<u>10</u>
<u>A privatização vai aumentar a segurança?.....</u>	<u>12</u>
<u>O governo não quer escutar a voz das ruas.....</u>	<u>14</u>
<u>O que está por traz das privatizações.....</u>	<u>15</u>
<u>Dez motivos para não privatizar o metrô.....</u>	<u>16</u>

Introdução

O governador de São Paulo, Geraldo Alckmin (PSDB), informou que irá passar a operação da Linha 5-Lilás do Metrô para a iniciativa privada por meio de uma concessão. Segundo o governador, esta medida vai gerar empregos, aumentar a qualidade e eficiência do serviço. Tal argumento é verdadeiro? Quais os reais motivos que se ocultam por trás desta privatização?

Cabe lembrar que, segundo as intenções do atual governo, esta privatização é apenas a ponta do iceberg. A Linha 4-Amarela já é privatizada, a Linha 6-Laranja funcionará no esquema de PPP (Parceria Público-Privada - uma forma de privatização) e as Linhas 15-Prata, 17-Ouro podem seguir o mesmo destino da Linha-5.

Já faz umas duas décadas que a maior parte dos governos na esfera municipal, mas, principalmente, estadual e federal, privatizam um serviço atrás do outro. Sempre com os argumentos citados acima. É importante, então, responder por meio de toda experiência passada as seguintes perguntas: a privatização é realizada para melhorar a qualidade dos serviços oferecidos a população? Gera economia de custos para o Estado e, principalmente, para o conjunto das pessoas que fazem uso diariamente dos abarrotados e caros meios de transporte e demais serviços públicos?

O objetivo desta cartilha é mostrar os verdadeiros motivos e as reais consequências da privatização do serviço de metrô já iniciada e, agora, continuada pela atual gestão do Estado. Em outras palavras, mostrar o que se esconde por trás este discurso favorável à privatização.

A privatização vai melhorar o serviço do metrô?

Duas razões principais se encontram na base da insatisfação do conjunto da população paulistana em relação ao serviço de Metrô. A qualidade do serviço e sua quantidade, isto é, uma rede de apenas 80,6 km para atender à uma população de 12 milhões de pessoas, apenas na capital, e uma zona metropolitana com mais de 20 milhões de habitantes, todos, direta ou indiretamente, influenciados pelo serviço. De fato, todos àqueles que estão insatisfeitos com a extensão da rede de metrô tem toda razão para isso.

A verdade é que desde seu início, em 1974, o crescimento da rede de metrô de São Paulo segue a passos de tartaruga. Com uma média de expansão de apenas 2 Km por ano. Durante os 20 anos de gestão do PSDB, esta média foi ainda menor, 1,9 Km por ano frente aos 2,06 km/ano construídos nos 20 anos anteriores. Podemos ver o ritmo da evolução do metrô de São Paulo no gráfico abaixo:

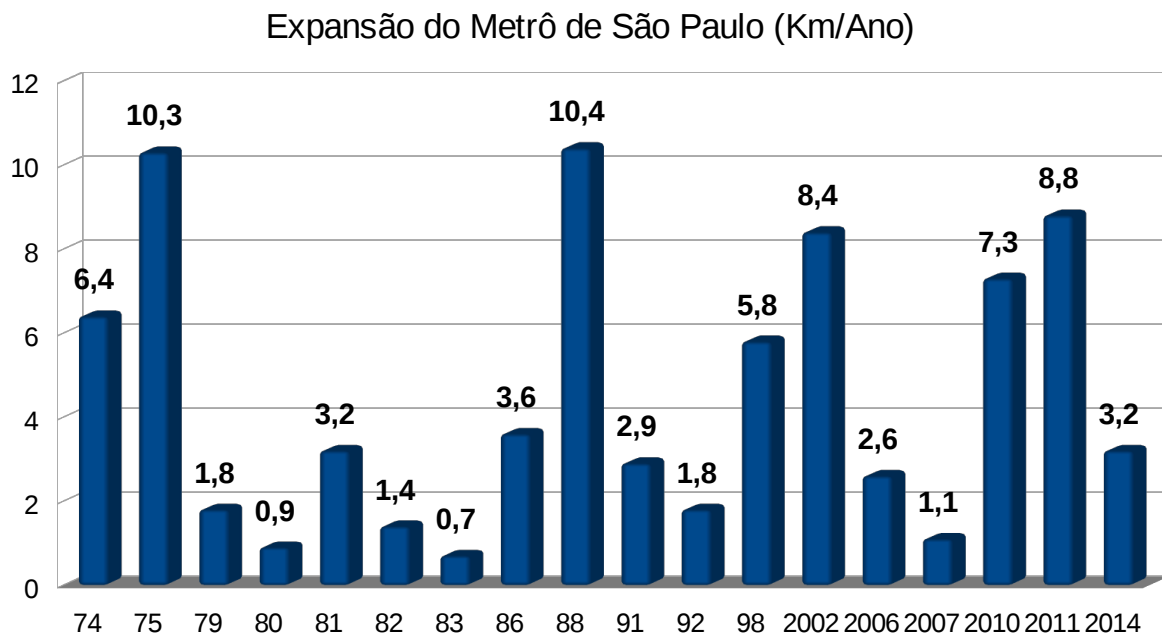


Figura 1: Fonte: metrobits.org

Se compararmos este crescimento com outras cidades com economia comparável à brasileira, o resultado é alarmante. Como indica os gráficos abaixo, cidades com população inferior à São Paulo como Seul na Coreia do Sul, a Cidade do México e a capital chinesa, Santiago, apesar de terem iniciado a construção de suas redes na mesma época que na capital paulista, possuem hoje uma rede significativamente mais

ampla, com maior extensão e com mais estações.

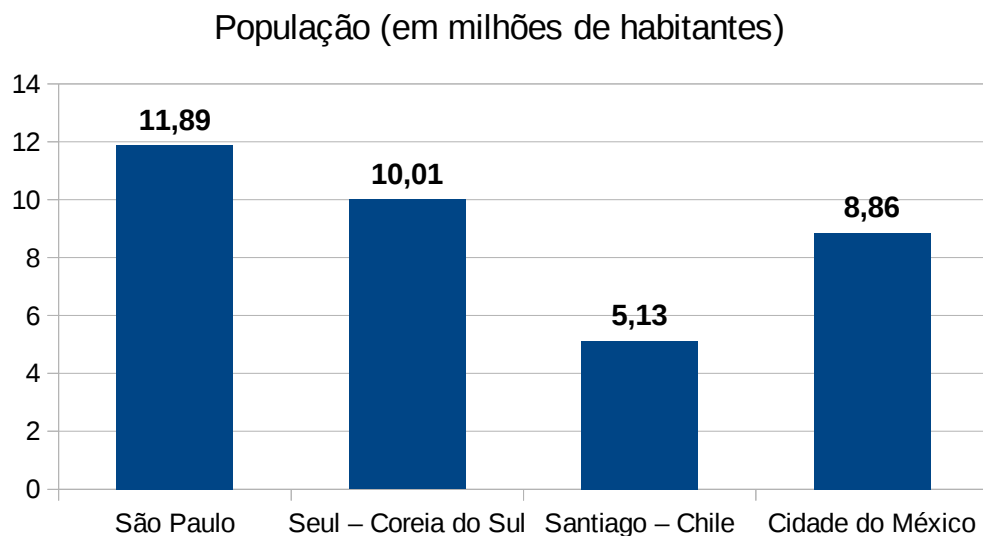


Figura 2: Fonte: metrobits.org

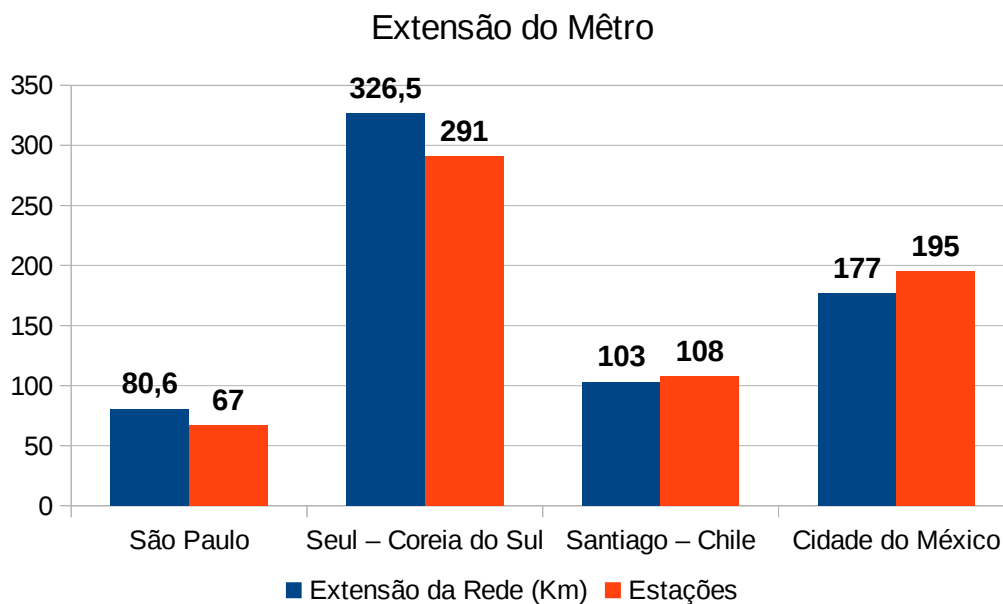


Figura 3: Fonte: metrobits.org

Dito isso, a pergunta que fica é a seguinte:

A privatização irá ampliar a insuficiente rede metroviária de São Paulo?

A resposta a esta pergunta é simples. De nenhuma maneira. A insatisfação de todos os

trabalhadores que dia após dia usam os serviços de transporte público é absolutamente justificada, no entanto, tanto no Brasil, como fora dele, as empresas privadas jamais investem na construção de redes metroviárias, porque são excessivamente caras. Os empresários querem lucro rápido e fácil. Caso construíssem uma rede, o retorno financeiro viria após décadas. A lógica da privatização é a seguinte: a população paga pela sua construção por meio de impostos e as empresas privadas ficam com o lucro através das concessões. Em outras palavras, a população e os trabalhadores pagam duas vezes para ter o serviço.

Querem que você pague duas vezes pelo metrô

Governo investe mais na linha que quer privatizar

A lógica da privatização é sempre a mesma. Colocam o dinheiro público do contribuinte em um dado ramo e depois privatizam a preço de banana. Tudo isto fica claro se analisarmos os investimentos realizados pelo Estado em cada linha atualmente em uso no metrô de São Paulo. Vejamos abaixo um quadro que indica o total de investimentos em cada uma das linhas do metrô nos últimos dois anos. Como podemos perceber, neste período, a linha 5 foi de longe a que recebeu mais investimentos, cerca de 3 bilhões de reais.

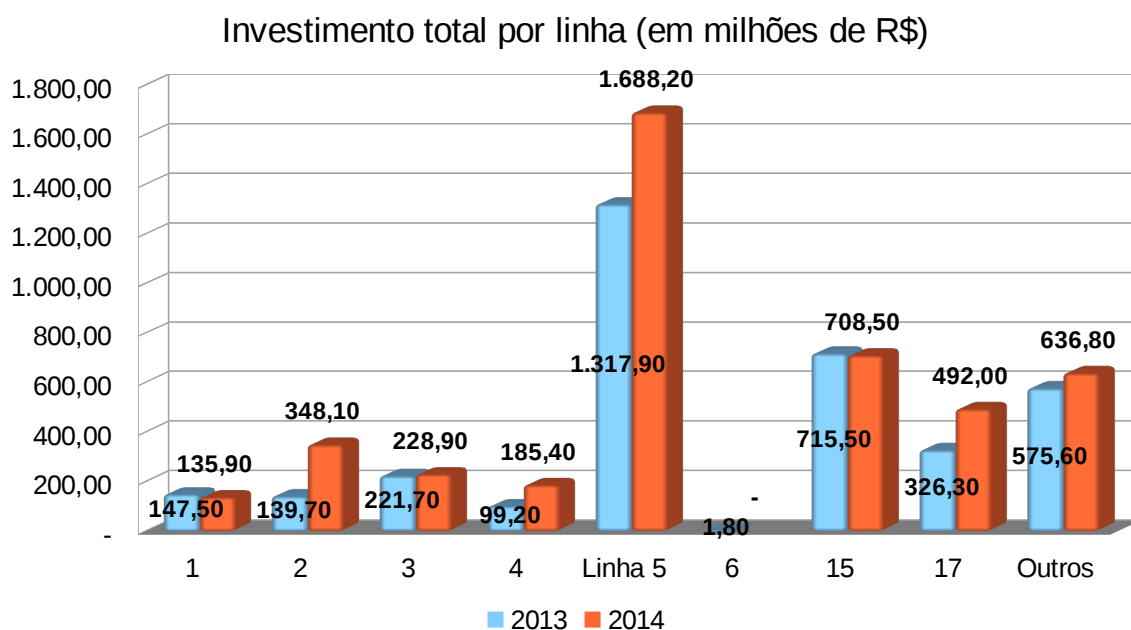


Figura 4: Fonte: Relatório da Administração da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. 2014

Pra se ter uma ideia, a linha 5 recebeu mais de 38% dos investimentos destinados ao conjunto do metrô de São Paulo. Um valor superior à metade do que foi gasto em todas as outras linhas conjuntamente. Depois de despejar dinheiro público nesta linha, o governo quer entregá-la para a iniciativa privada.

Porcentagem de investimentos na linha 5 - 2013-2014

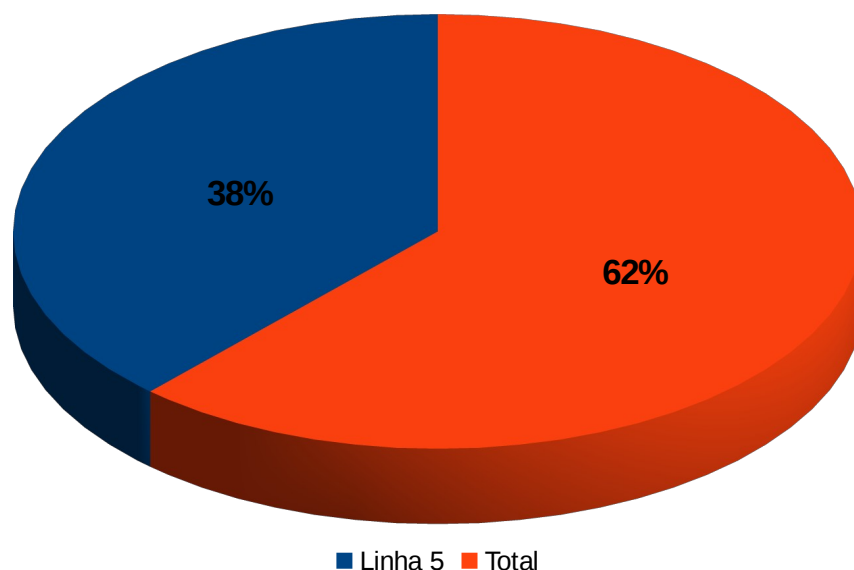


Figura 5: Fonte: Relatório da Administração da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. 2014

Vale ainda ressaltar que a linha-4, amarela, a única integralmente privatizada no metrô de São Paulo, está entre as que receberam menor investimento, apenas 4,19% do total investido nos últimos 2 anos. Para título de comparação, o valor investido na linha 5, neste mesmo período, foi 10 vezes maior.

A lógica da privatização é a seguinte: o Estado investe e os empresários ficam com o lucro.



De olho no lucro do metrô

O trabalhador paulistano não tem escolha, sem o transporte não é possível sobreviver em uma cidade do porte de São Paulo. Diferentemente de outras mercadorias como minério de ferro, aço, produtos eletrônicos, roupas etc., o transporte possui uma demanda relativamente controlada, não estando sujeito à quedas muito acentuadas em pouco tempo. Por esse motivo, as empresas privadas estão de olho no lucro produzido pelo transporte público, sobretudo o serviço metroviário, já que, uma vez construída as linhas com dinheiro público, é um dos ramos mais lucrativos que existe. Com relação a isto, os números não mentem. Vejamos o percentual de lucro da rede metroviária de São Paulo:



Figura 6: Fonte: Relatório da Administração da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. 2012 e 2014

Como podemos notar, a receita cresceu de modo contínuo. Entre 2011 e 2014 este crescimento foi de cerca de 50%. Com o crescimento no preço das tarifas e a MP nº 617/13 que reduziu a zero as alíquotas do PIS/Cofins sobre o transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário e ferroviário de passageiros; o lucro bruto saltou para o patamar industrial. Apenas entre 2013 e 2014 ele foi de 268 milhões para 484 milhões de reais. Um crescimento superior à 80%.

A história não é nova. A população paulistana conhece bem os efeitos da privatização

dos serviços de fornecimento de água. A SABESP que possui, 47,7% de suas ações controladas pelo capital privado, teve suas ações vendidas justamente com a desculpa de ampliar os investimentos e melhorar os serviços de saneamento e abastecimento. Apesar disso, a realidade se mostrou bem diferente. Entre 2008 e 2013 a sua receita cresceu 75% enquanto o crescimento nos investimentos não chegou à 39%. Isto é assim porque a SABESP tem priorizado a ampliação do número de clientes com a finalidade de ampliar a receita e os lucros. A empresa só investe onde obtêm retorno financeiro rápido. Desde 2003, primeiro ano do governo de Geraldo Alckmin em São Paulo, 4,3 bilhões de reais de reais foram parar na conta bancária dos acionistas, por meio dos dividendos. O resultado disso todos já sabem. Como a finalidade é o lucro e não as necessidades dos trabalhadores paulistanos, quando a água é pouca, a tarifa sobe para reduzir o consumo, quando o consumo desce, a tarifa sobre para compensar a queda no consumo.

Importante lembrar também da privatização da Vale S.A. uma das maiores mineradoras do mundo. O descaso de uma de suas empresas subsidiárias, a Samarco, produziu um dos maiores desastres ambientais da história do Brasil, com rompimento da barragem de resíduos do minério. Esta tragédia ocasionou a morte ou desaparecimento de dezenas de pessoas e a contaminação de uma das maiores bacias hidrográficas do Brasil: a bacia do rio Doce. A pergunta que fica é: quem vai pagar a conta? Isto é privatização.

Os serviços de distribuição de água provam que a privatização só favorece os empresários.

Acontece que, assim como os serviços de distribuição da água, o transporte não pode ser tratado com a finalidade de ser rentável e trazer lucro para uns poucos empresários ou mesmo o Estado. A possibilidade de locomoção é um direito básico e elementar de todo e qualquer indivíduo. Condição básica não apenas para o lazer e usufruto dos recursos disponibilizados pela cidade, mas, sobretudo, para sua sobrevivência. Tratar o transporte como mercadoria é comprometer a possibilidade de estudo e trabalho para o conjunto da população. Seu objetivo não pode ser, sob nenhum aspecto, o lucro financeiro direto como quer os governantes atuais.

Transporte não é mercadoria.

A privatização vai aumentar a segurança?

A segurança é, sem dúvidas, uma das maiores preocupações dos usuários do serviço metroviário em São Paulo. Ocorre que a segurança de um dado serviço está diretamente ligado ao ritmo e intensidade de trabalho daqueles empregados no setor. Novamente, o usuário dos serviços metroviários já tem muito com que se preocupar.

Mesmo com o aumento em 50% na receita nos últimos 4 anos e 80% no lucro bruto em um só ano, como mostramos, o número de trabalhadores empregados no serviço metroviário cresceu apenas 7%, como indica o gráfico abaixo:

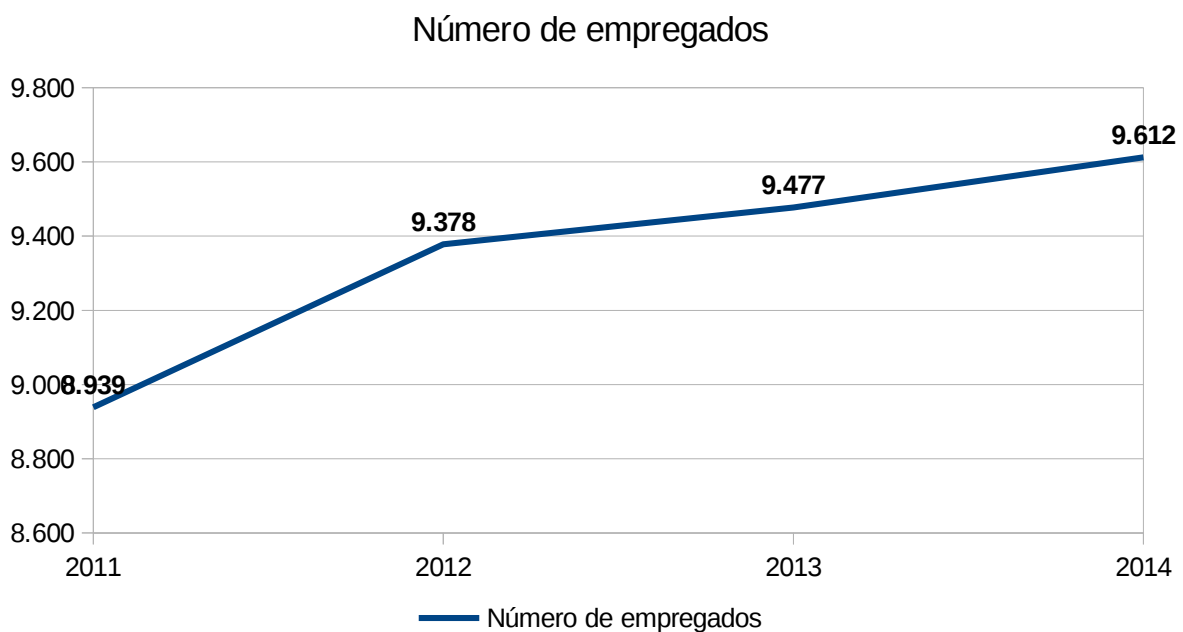


Figura 7: Fonte: Relatório da Administração da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. 2012 e 2014

Sem falar que, desde 2010, quase 20 km foram incorporados na rede metroviária de São Paulo. Isto significa uma extensão de 33% da rede acompanhada por um crescimento menor que 10% no número de trabalhadores empregados. O resultado disso é bem conhecido: aumento da intensidade de trabalho, o que resulta em menor segurança para os usuários dos serviços e maiores riscos para todos aqueles que trabalham.

Acontece que a privatização tende a acentuar este problema. Afinal, privatização significa o aumento de trabalhadores terceirizados e precarizados para maximizar o lucro dos acionistas, reduzindo a segurança e aumentando os riscos de acidentes de

trabalho. Pra se ter uma ideia, segundo o DIEESE, entre 2005 e 2012, ocorreram 14 mortes de trabalhadores diretamente contratados pela Petrobras, para 85 mortes de trabalhadores terceirizados. A conclusão é clara:

A privatização mata

O governo não quer escutar a voz das ruas

O povo já deu seu veredito e Alckmin não quer escutar. Em junho de 2013, dezenas de milhares de pessoas saíram as ruas para protestar contra os governos a partir do aumento das tarifas de transporte público em São Paulo. Tudo se iniciou após a forte repressão à uma manifestação contra o aumento das tarifas da polícia sob comando do governador *Geraldo Alckmin*. Agora, querem fazer a população engolir mais uma privatização, precarizando ainda mais o transporte público paulistano e as condições de trabalho do conjunto dos metroviários.



O que está por traz das privatizações

Como se sabe, um executivo da Siemens denunciou publicamente que existe corrupção nas licitações de obras e compras de equipamentos no Metrô e na CPTM. As denúncias envolvem justamente fraudes e formação de cartel em licitações justamente na linha 5 do metrô. Seria mera coincidência? Todos os números nos levam a crer que não.

Por exemplo, se analisarmos os 16,1 milhões de reais que totalizam o conjunto de doações destas empresas denunciadas nas eleições de 2014, vemos que 76,8% deste montante foram destinadas à campanha de Geraldo Alckmin. Vejamos na tabela abaixo o total destas doações destinadas à campanha do então candidato tucano:

Empresas denunciadas	Doação para campanha de Alckmin
Grupo Queiroz Galvão	R\$ 3,942 milhões
Serveng	R\$ 2,867 milhões
Construtora OAS	R\$ 1,209 milhão
CR Almeida	R\$ 2,488 milhões
Andrade Gutierrez	R\$ 1,499 milhão
Tiisa	R\$ 1,000 milhão
Christiani Nielsen Engenharia	R\$ 400 mil

Como podemos perceber, cerca de 33% do total de doações que o governador recebeu em sua campanha de reeleição tem sua origem nas empresas denunciadas no cartel de licitações que envolvem a linha 5 do metrô. Agora, ele tem a cara de pau de querer privatizar esta linha com toda esta situação recente? Como é possível acreditar nas justificativas oficiais da privatização em curso?

A privatização é a porta de entrada para a corrupção. Para comprovarmos isto podemos tomar como exemplo o caso recente da Petrobras, cujas maior parte das ações pertence hoje à iniciativa privada.

Quem luta contra a corrupção é contra a privatização.

Dez motivos para não privatizar o metrô

A lógica da privatização é a seguinte: o governo investe com o dinheiro do contribuinte e as empresas privadas ficam com o lucro.

A privatização aumenta a intensidade do trabalho dos metroviários, reduzindo a segurança.

A privatização serve apenas para administrar a linha e não resulta na sua ampliação.

A privatização eleva o custo das tarifas.

O governo gastou quase todo investimento na linha 5 do metrô, para vendê-la.

A privatização precariza o serviço.

A privatização reduz o número de empregos e aumenta a terceirização.

A privatização eleva o número de acidentes de trabalho.

O governo quer vender a linha 5 do Metrô justamente agora, com as denúncias de fraudes e formação de cartel nas licitações envolvendo o metrô.

Através das licitações combinadas com o financiamento privado de campanha, a privatização estimula a corrupção.